



Essex Terraplane 8 Rumble Seat Roadster 1933

- 1. Svenska batteriföretaget Alelion ansöker om konkurs**
- 2. Hyundai Group ska sänka priserna på elbilar genom egna LFP-batterier**
- 3. Volkswagen måste återigen sätta elbilar på paus**
- 4. Polestar back 190 000 per bil**
- 5. Polestar 4 ska tillverkas i Sydkorea**
- 6. Renault vill demokratisera elbilar med Ampere**
- 7. Volvo EX30 Cross Country**
- 8. Cadillac Lyriq börjar säljas i Sverige**
- 9. Test Nio ET5 Touring**
- 10. Rams nya eldrivna pickup har V6:a som räckviddsförlängare**
- 11. Nytt världsrekord 276 km/h baklänges**
- 12. Slutkört med veteranfordon**
- 13. Scania hotat säljer för få ellastbilar**
- 14. Essex Terraplane 8 Rumble Seat Roadster**

1. Svenska batteriföretaget Alelion ansöker om konkurs

Publicerad 2023-11-08 kl 9:35 (uppdaterad 2023-11-08 kl 9:43) Text Erik Söderholm

Batteriföretaget Alelion har ansökt om konkurs, uppger bolaget i ett pressmeddelande. Anledningen är att en kund vägrar fullfölja en beställning värd 150 miljoner kronor vilket medfört "akut likviditetsbrist". Vilken kund det handlar om bekräftas inte.



En kund som inte fullföljt sin order uppges vara anledningen till att batteriföretaget Alelion försätts i konkurs.

– Vi har börjat förbereda våra jurister på hur de bäst skyddar våra intressen. De vill inte att vi går ut med mer än det vi angivit i pressmeddelandet, säger Alelions styrelseordförande Alf Blomqvist till **Ny Teknik**.

Alelion säljer batterilösningar till arbetsmaskiner. Tidigare har bolaget varit med och tagit fram en lösning för att elkonvertera befintliga bilar med förbränningsmotorer, bland annat Fiat 500. Alelion har enligt senaste bokslutet 45 anställda.

Konkurserna i den svenska bilbranschen har **ökat kraftigt den senaste tiden**. Tidigare i år har också bland andra lastbilstillverkaren **Volta Trucks ansökt om konkurs**.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Svensk husbilstillverkare ansöker om konkurs



Husbilsfirman anmäler storkund för bedrägeri



Stor bilhandlare i konkurs: "Slopad bonus spiken i kistan"



Lastbilstillverkaren Volta ansöker om konkurs



Konkurserna i bilbranschen ökar kraftigt



2. Hyundai Group ska sänka priserna på elbilar genom egna LFP-batterier

Posted by Kristofer Rask

november 8, 2023

Hyundai-koncernen har en plan för att sänka priserna på elbilar. Det genom att tillverka sina egna billigare LFP-batterier. Planen kan träda i kraft med start i slutet av nästa år, rapporterar sydkoreanska tidningen The Korea Herald.



Utöver att anamma den billigare batteritekniken som kan ge billigare elbilar minskar Hyundai-koncernen också sitt beroende av Kina som idag dominerar batteriindustrin. LFP-tekniken, så kallade järnfosfat-batterier, använder färre dyrbara metaller och mineraler och är vanligt förekommande i basmodeller från andra elbilstillverkare.

Batterierna är dessutom betraktade som tåligare än de mer exklusiva litiumjonbatterierna (NMC) men har istället en lägre energidensitet och kan därmed lagra en lägre energimängd.

De egenutvecklade batterierna väntas användas i Hyundai och Kias små elbilar på ingångsnivå och mellansegmentet från 2025. Det skulle exempelvis kunna inkludera **Kia EV3 och EV4 som nyligen visades upp i konceptform**. Där ska instegsmodellen EV3 kostar från 30 000 dollar (320 000 kronor).

Hyundai-koncernen ska ha påbörjat en gemensam utveckling med lokala batteritillverkare i Korea, med mål att slutföra utvecklingen av LFP-batterier till 2024. Man vill dock inte kommentera detaljerna men medgav att man tittar på ett samarbete med både små och stora batteritillverkare i Sydkorea.

– Med långvarig ekonomisk avmattning och hög inflation tittar kunder som är intresserade av elbilar på instegsmodeller och billigare elbilar. Precis som världens främsta elbilstillverkare Tesla och BYD, så kan Hyundai utveckla fler batterier, öka produktionen och därmed sänka de övergripande kostnaderna, kommenterar säger Lee Ho-geun, professor i bilteknik vid Daeduk University till tidningen.

3. Volkswagen måste återigen sätta elbilar på paus

Publicerad 2023-11-09 kl 19:05 Text Erik Söderholm

Tillverkningen av flera elbilar från VW-koncernen pausas tillfälligt på grund av motorbrist.



Volkswagen behöver återigen sätta produktionen av elbilar på paus. Anledningen är brist på elmotorer.

Det är VW-koncernens elbilar som bygger på MEB-plattformen som drabbas – mer specifikt Volkswagen ID.4 och ID.5 samt Audi Q4 e-tron och Q4 e-tron Sportback.

Bilarna byggs i **Zwickau-fabriken** och produktionsstoppet drabbar mer än 1 000 av de 8.000 anställda som dock fortfarande får betalt.



Motorn som det råder brist på är nyutvecklad och levererar 204 hk. Den kan inte tillverkas i tillräckligt stora antal på grund av komponentbrist i en annan VW-fabrik. För att inte produktionen av **Volkswagen ID.7** ska försenas prioriteras den före billigare VW-modeller. Produktionen av Volkswagen ID.3 och Cupra Born påverkas inte.

I september beslutade Volkswagen att **dra ned på produktionen av elbilarna** på grund av dålig efterfrågan. Även en ny batterifabrik har **skjutits upp av samma anledning**.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Svag efterfrågan på elbilar – Volkswagen drar ned på tempot



Klassiska fabriken har byggt sin sista förbränningsbil



Motvind för elbilar – Volkswagens orderbok har halverats



4. Kris för Polestar – back 190 000 per bil

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-11-09 Uppdaterad 2023-11-09

Polestar behöver få in 19 miljarder i kassan. 5 miljarder lånas in från ägarna Volvo Cars och Geely.



Polestar 2 räcker inte för att vd Thomas Ingenlath ska hålla Polestar ekonomiskt flytande. Först 2025 räknar Polestar med att tjäna pengar. Tills dess behöver de låna 14 miljarder kronor.

Polestar har stora utvecklingskostnader för sina kommande bilar, men få modeller till salu.

Under årets nio första månader gick Polestar 8 miljarder i förlust – 190 000 kronor per såld bil.

I väntan på att få ut fler bilmodeller som kan öka intäkterna lånar Polestar 4,9 miljarder från ägarna och drar åt svångremmen. Volvo Cars står för 2,2 miljarder.

– Genom att ha tagit de nödvändiga stegen för att omarbete vår affärsplan minskar vi kostnaderna och förbättrar effektiviteten för att skapa ett mer uthålligt och lönsamt Polestar, säger företagets vd Thomas Ingenlath.

Att nästa modell, **Polestar 3**, blivit försenad på grund av mjukvaruproblem märks i kassakistan. Fram till 2025 behöver Polestar låna 19 miljarder. Att öka intäkterna genom att sänka priset på **Polestar 2** för att få upp försäljningen står inte på företagets åtgärdslista. Försäljningsmålet för 2023 har sänkts flera gånger till 60 000 bilar.

– **Marginal framför volym** är vår väg framåt, säger vd Thomas Ingenlath och ser fram emot fyra kommande modeller som blir mer exklusiva än dagens.

Målet är att nå ett positivt kassaflöde 2025 och leverera en bruttomarginal på uppemot 20 procent. Då ska 155 000 – 165 000 bilar säljas, en drastisk minskning av den tidigare



 **Recharge**

Polestar 4 officiell – fakta, pris och bilder

Polestar 4 är en suvcoupé som gör 0-100 km/h under 4 sekunder. Trots det sluttande taket ska alla få plats i baksätet.



 **Recharge**

Video: Arik provar Polestar 4 i Shanghai

Chefredaktören ger sitt första intryck direkt från bilsalongen: "Hur det blir när bilen är smutsig?"



5. Utökar produktionen: Polestar 4 ska tillverkas i Sydkorea

Posted by Kristofer Rask november 9, 2023

Polestar utökar och breddar nu sin produktionskapacitet för sin nästa bilmodell Polestar 4. Vid sidan av tillverkningen som nu rullat igång i Hangzhou Bay, Kina ska modellen också tillverkas i Busan, Sydkorea. Det med start under andra halvan av 2025.



De nya produktionsplanerna bygger på en överenskommelse mellan **Polestar, Geely Holding och Renault Korea Motors**. Här kommer Polestar att tillverka 4:an för den nordamerikanska och den inhemska Sydkoreanska marknaden.

– Vi är mycket glada över att ta nästa steg i att diversifiera vår tillverkning tillsammans med Geely Holding och Renault Korea Motors, ett företag som delar vårt fokus på kvalitet och hållbarhet. Med produktion av Polestar 3 inom kort i Chengdu, Kina från början av 2024 och i South Carolina, USA, från sommaren 2024, kommer vi snart att ha tillverkning i fem fabriker i tre länder, vilket stödjer våra globala tillväxtambitioner, berättar Thomas Ingenlath, VD för Polestar.

SUV-coupen Polestar 4 är märkets andra suv. Den placerar sig mellan Polestar 2 och Polestar 3 vad gäller både storlek och pris. Long range-versionen av Polestar 4 får ett batteri på 102 kWh med en WLTP-räckvidd på 564 kilometer. Versionen med dubbla motorer levererar 400 kW (544 hk) i motoreffekt. De svenska leveranserna ska starta under 2024.



Kristofer Rask



6. Renault vill ”demokratisera elbilar” med Ampere



Carl Undéhn • 9 nov 2023

Ford har redan **delat upp sina aktiviteter** i en division för elbilar och en för fossilbilar. Renault har varit inne på samma spår och nu är det klart.



Den nya enheten Ampere ska ansvara för utveckling av elbilar och mjukvara. Syftet med Ampere är enligt Renault att ”demokratisera elbilar i Europa” med bilar som alla har råd med.

Som en avknoppning från Renault har Ampere redan från början en hel del infrastruktur att använda sig. Totalt 11 av Renaults anläggningar tillfaller nu den nya enheten, inklusive fyra bilfabriker som bland annat innefattar det nya klustret ElectriCity där flera fabriker i norra Frankrike ska samarbeta vid tillverkning av elbilar. Dessutom får vi nu också se logotypen för Ampere, som tydligt tar avstamp i den hos Renault.

Utöver det har Ampere redan från dag ett 11.000 anställda. Av dem uppges 35 procent vara ingenjörer. En av deras främsta uppgifter den närmsta tiden handlar om att utveckla tekniker som kan sänka kostnaden för elbilar. När vi i september talade med Fabrice Cambolive, märkeschef för Renault, sa han att de siktar på att **sänka priset på elbilar med 40 procent**.

Chefen för hela Renault, Luca de Meo, har varit tydlig med att de vill ta Ampere till börsen. Planen är att det ska ske i början av nästa år. Men fram till dess – och eventuellt ännu längre – förblir Ampere direkt ägt av Renault.

Förutom det får vi nu också se logotypen för Ampere, som tydligt tar avstamp i den hos Renault.



AMPERE



7. Volvo EX30 Cross Country – premiär i Göteborg

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-11-08

Uppdaterad 2023-11-08

När elbilmässan eCarExpo kommer till Göteborg satsar Volvo stort. Tre modeller visas för första gången för allmänheten.



Volvo Cars vd Jim Rowan är stolt över nya Volvo EX30 Cross Country.

Det kommer en mer friluftsinriktad version av **Volvo EX30** nästa år – **EX30 Cross Country**. Men redan den 1–3 december kommer Volvo EX30 Cross Country att visas upp för första gången för svensk publik på eCarExpo i Göteborg.

Även **Volvo EX90** och **EX30** visas för första gången öppet i Sverige.

– Det är verkligen roligt att Volvo väljer eCarExpo på hemmaplan för dessa stora premiärer, säger Anna Fägersten som är marknadschef på mässarrangören eLife Nordic AB.

Volvo Cross Country-modeller har varit mycket populära i Sverige. I likhet med tidigare varianter får Volvo EX30 Cross Country högre markfrigång, svarta detaljer och förstärkta hjulhus i plast. 19-tumshjul blir standard, men det ska även gå att få 18-tumshjul med grövre specialdäck för terrängkörning. Det går också att välja till ett kraftigt takräcke med plats för reservhjul eller fritidsutrustning.



FILM: <https://youtu.be/6K4q4YFbLhQ>



8. Cadillac Lyriq börjar säljas i Sverige – med leasing

Publicerad 2023-11-09 kl 11:41 (uppdaterad 2023-11-09 kl 11:57) Text Erik Söderholm

Cadillac Lyriq lanseras nu på den svenska marknaden, men enbart med leasing.



General Motors har gjort flera försök att sälja bilar i Sverige. Nu tar jättekoncernen ett nytt grepp och lanserar **elbilen Cadillac Lyriq** för svenska köpare.

Cadillac Lyriq är ungefär lika lång som Volvo XC90 men betydligt lägre. Interiören ska upplevas som lyxig och har högtalarsystem från AKG, aktiv ljudisolering och en böjd pekskärm för infotainmentsystemet.





Vid lanseringen finns Cadillac Lyriq med ett 102 kWh-batteri och fyrhjulsdraft med 345 hk och 440 Nm. Bilen klarar snabbladdning på 190 kW och räckvidden beräknas hamna på 53 mil.

Bilen har även ett system som kan ta tillvara både överskottsvärme och fukt från bilens in- och utsida för att förlänga räckvidden på vintern.



I USA finns Cadillac Lyriq med ett system som kallas Super Cruise och som gör att föraren kan ta händerna från ratten på vissa utvalda vägar där GM testat systemet. Systemet ska lanseras även i Europa.

Cadillac Lyriq börjar levereras i april eller maj 2024 men vad bilen kostar att köpa kontant är oklart. Leasingpriset för privatpersoner ligger på 17 390 kr/mån i 36 månader och med 1 500 mils årlig körsträcka. En snabb jämförelse visar att det är 3 400 kr/mån mer än för Volvo EX90.

Det lägsta möjliga leasingpriset för Cadillac Lyriq är 15 262 kr/mån i 48 månader och med 1 000 mils körsträcka.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Nya elsuven med jätteskärm och smart ljudisolering



GM vill återvända till Europa med Hummer EV



Glöm V8-motorer – nu gör GM comeback med eldrift



9. Test: Nio ET5 Touring – lyxig och udda elkombi

Av Mikael Lindkvist 2023-11-02 11:53 CET

Kinesiska Nio fortsätter att spotta ur sig elbilar i rasande takt. Senast ut på marknaden är kombin Nio ET5 Touring som imponerar på flera punkter.



Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

Bekväm och rymlig

Imponerande räckvidd

Power Swap och möjligheten att hyra batteriet

Nackdelar

Långsam DC-laddning

Dyr

En del buggar i MMI:t



*Fyrhjulsdriften fick bekänna färg i vinterlandskap
och här hade ET5 Touring inga problem.*

Omdöme

Om du letar elkombi finns inte mycket att välja på och Nio ET5 Touring är på många sätt en modern och trevlig bil med en hel del nytänk. DC-laddningen går dock för långsamt och mjukvaran känns fortfarande inte helt hundra.

I Sverige gillar vi kombis, i alla fall har det sett ut så under många år innan suv:en gjorde sitt intåg på allvar. Idag tror jag att många väljer en suv eller crossover suv just för att det saknas alternativ, om du vill köra på el. Utrymme är helt enkelt för dyrt om tillverkaren ska hålla ned vikt och luftmotstånd verkar det som. Därför är det väldigt kul att Nio lyckats övertyga huvudkontoret att våga satsa på en kombiversion av **ET5 som jag tidigare testat** i sedanutförande.

Modern design

Utseendemässigt tycker jag att Nio lyckats riktigt bra med att behålla formspråket från den sportiga sedanen. ET5 Touring känns modern och trots att den är ganska låg är höjden i baksätet inga problem. När jag äntrar förarstolen känner jag igen mig, här är det i princip samma bil som jag testat tidigare. Bilen har dock blivit aningen tyngre så trots samma drivlina påverkas givetvis körupplevelsen.

Bilen har en bakre elmotor på 286 hk och en främre som kickar in vid behov och levererar upp till 204 hk. När du väljer köräge ser du tydligt hur accelerationen begränsas beroende på inställning men som snabbast gör bilen 0-100 km/h på 4 sekunder. Mäktigt! Fyrhjulsdriften fungerar riktigt bra, jag utmanade bilen med en långkörning till ett snöigt Norrland och bortsett från att jag ibland saknade dubb i däcken på testbilen har jag inget att klaga på när det gäller vägghållning och köregenskaper. Även om det hade varit trevligt med luftfjädring förstås...



Den lilla skärmen framför ratten ritar upp omgivningen med imponerande precision.

Påkostad interiör

Stolarna fram är bekväma och jag gillar möjligheten att förlänga lårstödet elektroniskt. Materialvalen känns påkostade, det enda som skvallrar om bristande kvalitet är att det läcker in aningen för mycket väg- och vindljud. Och att handsfree-mikrofonen är helt odugligt. Annars känns bilen verkligen premium på många sätt. Den lilla skärmen framför ratten visar hur sensorer och kameror snappar upp det mesta i din omgivning. Och den feta skärmen i mitten känns som en direkt kopia av Tesla. Här finns numera både husdjursläge och camping-mode. Saker jag önskar fler tillverkare skulle kopiera.

Många inställningar

Bilen bjuder på massor av inställningsmöjligheter, en del kopplade till EU:s nya krav för att förhindra fortkörningar. Bra – om det hade fungerat hundra procentigt. Jag kan inte klandra Nio för att jag varje gång måste gå in och inaktivera vissa funktioner innan start om jag inte vill att bilen ska plinga och varna när den läser av skyltar fel (vilket alla bilar gör). Här sitter även en liten kamera ovanför ratten som håller koll på dina ögon. Har du språk valt till svenska ropar AI-assistenten Nomi ut "Fokusera" titt som tätt. Gör du som jag och tejpar för kameran kan du inte använda farthållaren... Överlag känns upplägget med en animerad boll vid vindrutan barnsligt och konstigt, och den stör faktiskt tycker jag.

Testbilen var bestyckad med det större 100 kWh-batteriet och jag kommer förvånansvärt långt på en laddning. Med start i några minusgrader och iskallt batteri är det ändå inga problem att ta mig en bra bit över 40 mil, trots att jag inte snålade med värmen i kupén.

Jag upplever inte MMI:t lika buggigt som senast när jag testade sedanen men det finns fortfarande saker att jobba på. Som översättningar. "Exit" i navigatören har översatts till "Avsluta" vilket blir lite fel när jag uppmanas ta en avfart. "Sväng av vid Avsluta 188!". Dessutom är vissa vyer i navigatören lite röriga så jag hade gärna haft möjligheten att navigera med Carplay. Vilket inte går.

Rymlig och bekväm

Den stora fördelen med den här bilen, jämfört med vanliga ET5 är givetvis utrymmet. Du sitter mycket bättre i baksätet och bilen sväljer ungefär lika mycket last som en Volvo V60. Perfekt om du vill kunna fälla sätet och lasta med dig stora saker. Eller åka till fjällen med tonåringar i baksätet. Synd bara att det saknas frunk, det hade varit trevligt att lägga laddkablar och annat där som du nu behöver ha där bak.



Har du kört Tesla kommer du känna igen MMI:t som är tydligt och bra på många sätt men som har en del buggar.

Under min resa norrut fick jag möjlighet att testa snabbbladdning på flera olika stationer. Och det blev en seg upplevelse. Bilen maxar på 120 kW vilket är på tok för lågt. Dessutom låg den ofta omkring 60 kW långa stunder mellan 20-80 procent, trots förvämt batteri och att jag var ensam på laddstationen.

Pris i saftigaste laget

En annan tråkig punkt är priset. Bilen börjar på 576 000 kronor – men då finns en liten hake. Batteriet är inte medräknat i priset. Du kan välja att hyra batteri (75 eller 100 kWh) och det är i sig ett smart upplägg. Men då tillkommer 1 800 kr eller 3 000 kr per månad för det. Köper du bilen med det stora batteriet är vi uppe i 816 000 kronor. Det får du ganska mycket bil för om du sneglar på vad konkurrenterna erbjuder. Är då Nios Power Swap-koncept något som tippas över vågskålen till Nios fördel? Jag är tveksam, det måste i så fall byggas ut ordentligt för att jag ska tro på det på sikt, även om upplägget är smart i sig.

Nio ET5 Touring är praktisk och trevlig att köra, och jag gillar många av funktionerna. Men det räcker inte riktigt för att det ska bli ett jättehögt betyg.



Baksätet är bekvämt och jag gillar panoramaglastaket.

Fakta Nio ET5 Touring

Tillverkare: [Nio](#)

Testad: Oktober 2023

Pris: Från 576 000 kronor (utan batteri)

Pris testbilen (100 kWh batteri): 816 000 kronor

Drivning: AWD

Biltyp: Kombi

Motorer: Dubbla elmotorer på totalt 490 hk

Prestanda: 0-100 km/h på 4 sekunder

Lastvolym: 493 liter (under insynsskyddet), 1300 liter med fällt baksäte

Dragkrok: Tillval

Max dragvikt: 1 400 kg

CO2-utsläpp: 0 g/km

Fordonsskatt: 360 kr/år



Mikael Lindkvist

Chefredaktör M3, Macworld och PC för Alla



10. Rams nya eldrivna pickup har V6:a som räckviddsförlängare

Av Bobby Green 2023-11-08 kl 12:00

Ska ge räckvidd på 111 mil.



FILM: <https://youtu.be/VOINLMEB6Mc>

Det finns några olika elbilar med räckviddsförlängare. Här låter man en förbränningsmotor fungera som generator och den laddar då batterierna som i sin tur ger kräm till elmotorerna. Så bilen drivs av elen, men har ändå en förbränningsmotor ombord. Oftast brukar dessa räckviddsförlängare bestå av små och relativt enkla bensinmotorer. I Rams senaste "elbil" 1500 Ramcharger har man istället valt att slänga in en Pentastar-V6:a på 3,6 liter under huven som räckviddsförlängare. Den brummar igång när batteriet som är på 92 kWh behöver laddas. Det matar i sin tur kraft till en elmotor på varje axel som driver alla fyra hjulen. Den sammanlagda effekten anges till 494 kW / 672 hästar och vridet ligger på 833 newtonmeter. 0-100 km/h ska klaras av på runt 4,5 sekunder och man säger att den kombinerade räckvidden med full bensintank och fullt batteripack ska landa på 111 mil. Man ska kunna ladda det sistnämnda med upp till 145 kW och gör man det ska man få runt åtta mil på tio minuter. På flaket ska man kunna lasta upp till 1,19 ton och på dragkroken får man hänga upp till 6,35 ton.

Insidan får instrumentkluster som består av en skärm på 12,3 tum och infotainment-systemet kan man få med skärm på antingen 12 eller 14,5 tum. Som tillval kan man få digital backspegel, ljudsystem från Klipsch med 23 högtalare och en extra skärm på 10,25 tum för passageraren fram.

Man kan reservera ett exemplar nu men när lansering kommer att ske och vad det då kommer att stå på prislappen är fortfarande oklart.



Bobby Green



Ram presenterar sin första eldrivna pickup
Lanseras i slutet av nästa år



Tesla med dieseldriven räckviddsförlängare
Får ny räckvidd på 257 mil



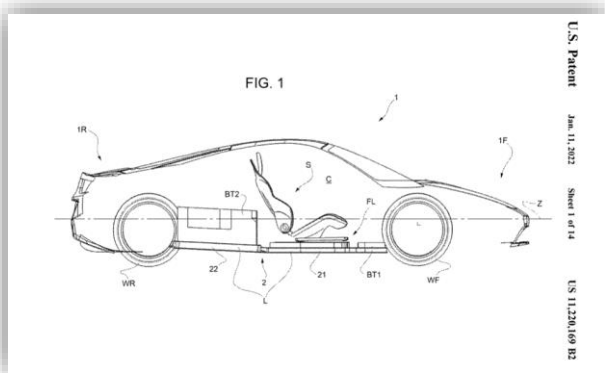
Ariel presenterar sin första elbil
Har en gasturbin som räckviddsförlängare



**Det här är Mazda MX-30 med Wankelmotor
Fungerar som räckviddsförlängare**



**Mercedes elbilar får bensindriven räckviddsförlängare
Utvecklad av Geely**



**Patentritningar på Ferraris kommande elbil
Kanske får räckviddsförlängare**



**Ram 1500 REV kommer 80 mil på en laddning
Tack vare monsterbatteri på 229 kWh**

Teknikens Värld

11. Nytt världsrekord: 276 km/h – baklänges!

Publicerad 08 nov 2023 kl 10:12

Uppdaterad 08 nov 2023 kl 12:54

Har du bråttom att backa ut från uppfarten på morgnarna? Då kanske Rimacs superelbil Nevera är något för dig. Den har nämligen slagit till med ett nytt världsrekord för snabbast baklängeskörning.



Världens snabbaste elbil är nu även världens snabbaste bil baklänges.

I fjol blev kroatiska elbilen **Rimac Nevera** officiellt världens snabbaste produktionselbil när den på testbanan Automotive Testing Papenburg utanför Bremen i norra Tyskland **nådde 412 km/h**. Nu har bilen nått ännu ett rekord som förs in i Guinness rekordboks lista. På samma bana som i fjol backade Nevera snabbt – extremt snabbt.

Rimac Neveras fyra elmotorer har i princip inga begräsningar och inte heller finns det någon traditionell transmission som sätter stopp för snabbt baklängeskörande. Rimac skriver att bilens extrema prestanda, exempelvis 0-160 km/h på 3,21 sekunder och 0-322 km/h på 11 sekunder, i stort sett kan brukas oavsett håll bilen rullar åt.

Med testförare Goran Drndak bakom ratten och blickandes genom den pyttelilla bakrutan registrerades en hastighet på otroliga 275,74 km/h. Snabbare än vad de flesta bilar klarar körandes framåt. Det är samma siffra som en **Lamborghini Miura** fixade i toppfart för drygt 50 år sen, då världens snabbaste bil.



FILM: <https://youtu.be/Qm13uiZ0KWc>

– Vid själva körningen tog det definitivt lite att vänja sig vid. Du vänder dig rakt ut bakåt och ser landskapet blixtra bort från dig snabbare och snabbare, och känner att din nacke dras framåt i nästan samma känsla som du normalt skulle få vid kraftig inbromsning. Du rör på ratten så försiktigt, försiktigt att du inte rubbar balansen, håller koll på din kurs och din bromspunkt i backspegeln, samtidigt som du håller ett öga på hastigheten. Trots att det är nästan helt onaturligt för hur bilen är konstruerad slog Nevera ännu ett rekord, säger Goran Drndak efter den smått osannolika körningen som du ser på film nedan.

RIMAC NEVERA

Biltyp: Eldriven supersportbil.

Tillverkningsland: Kroatien.

Startpris: 23 117 000 kr.

Effekt: 1 914 hk.

Prestanda: 0-100 km/h 1,97 s, 0-300 km/h 9,3 s, 0-402 m 8,6 s, toppfart 412 km/h (normalt begränsad till 352 km/h, toppfart baklänges 276 km/h).



12. Slutkört med veteranfordon?

Av Heidi Bodensjö

Publicerad: 2023-11-08 kl 15:55

MHRF säger att ett EU-förslag hotar det rullande kulturarvet. EU-kommissionen förslag i vilket dagens ELV-direktiv (End of Life Vehicle) ska ersättas med en förordning, kan enligt Motorhistoriska Riksförbundet innebära långtgående konsekvenser för alla fordon-sägare med omfattande negativa effekter för bevarandet och ägandet av alla former av entusiastfordon.



Enligt MHRF kommer klenoder som denna att betraktas som skrot om EU:s förslag godkänns.

Om EU-förslaget går igenom ser det dystert ut för ägarna av framtidens veteranfordon.

– Förslaget gör att ditt entusiastfordon klassas som skrot och kan ägandet fråntas dig utan ersättning, säger Jan Tägt, MHRF:s sakkunnig inom fordon och regelverk.

I slutändan innebär detta förslag ett allvarligt hot mot bevarandet och användandet av det rullande kulturarvet, säger Malin Erfeldt, MHRFs sakkunniga inom kulturarvsfrågor.

– Det kan innebära att få fordon i framtiden alls blir historiska, säger hon.



EU:s förslag omfattar alla sorters gamla fordon.

MHRF anser att den legitima handeln såväl inom unionen som utanför unionen och inom varje medlemsstat kommer att påverkas negativt av den föreslagna ELV-förordningen. I första hand när det gäller köp, försäljning och rätten till var och ens egendom. Det berör fordon, dess delar och komponenter liksom när dessa genomgår reparation, renovering, restaurering, konservering, eller ändras, är uppbyggda, ombyggda, amatörbyggda eller avsedda för tävling.

Förslaget kommer på ett icke proportionellt sätt få konsekvenser för fordonsägare och de ekonomiska aktörerna, enskilda som juridiska personer. Sannolikheten att det som beskrivs som illegal hantering av fordon skulle minska tack vare en ny förordning ser MHRF som osannolik. De som drabbas är i stället de som har ett ärligt och legitimt syfte med sitt fordonsinnehav.

Särskilt förvånande menar MHRF att bilagan till förordningen är som är svårtillämpbar då den bygger på Correspondence Guideline no 9 från 2011. Den vägledning som 2017–2021 ledde fram till fem miljödomar i Sverige rörande import och utförsel av fordon där mark- och miljööverdomstolen fastslog att fordonen inte var avfall, vilket tillsynsmyndigheterna ansett. Ett avgörande domskäl var ägarnas syfte med fordonsinnehavet. Det senare har överhuvudtaget inte beaktats i Eus: förslag.

I MHRF:s remissvar till Regeringskansliet gällande EU-kommissionens förslag på förordning om cirkularitetskrav för fordonsdesign och om hantering av uttjänta fordon konstateras följande:

- Förslaget från kommissionen är omfattande, komplicerat och konsekvenserna kan svårigen överblickas
- Förslaget bör i sin helhet omarbetas

Vill du ta del av MHRF:s hela remissvar inklusive bilagor, finner du [allt här](#).



13. Scania hotat – säljer för få ellastbilar

Publicerad av Magnus Fröderberg

2023-11-08

Uppdaterad: 2023-11-08

Försäljningen av ellastbilar går trögare än väntat för Scania och ekonomin är hotad. Scantias vd önskar därför bland annat högre pris på fossila bränslen.



*Scania har ellastbilar som klarar upp till 64 tons tågvikt.
Intresset är stort, men få åkerier vågar investera, uppger Scantias vd.*

Scanias plan har varit att fördubbla försäljningen av ellastbilar och -bussar på 1,5 år för att nå tio procents andel 2025.

– Det går långsammare än vad vi hade räknat med och vad vi har investerat för, säger Scantias vd Christian Levin [till Ekot](#).

Han uppger att intresset för ellastbilar är stort bland kunderna, men det är för få affärer som avslutas.

– **Det finns osäkerhet kring** elkostnader, kring de politiska stödsystemen för att stötta transformationen och sedan kring laddinfrastruktur, säger Christian Levin till Ekot.



Scanias mindre ellastbil 25P som passar för distribution och andra kortare transporter.

Scania har satsat miljardbelopp på en omställning till ellastbilar och bland annat **byggt en batterifabrik i Södertälje**. Den uteblivna försäljningen av elfordon ger företaget ekonomiska problem.

– Vi har stora poster i vår balansräkning som vi ska skriva av mot väldigt små volymer och det kostar naturligtvis pengar. Det är naturligtvis inte bra. Kortsiktigt klarar vi det, delvis på grund av de stora volymerna på förbränningsmotorer. Men det är inte så vi vill ha det, säger Christian Levin till Ekot.

Han efterlyser fler insatser från politikerna för att underlätta den elektriska omställningen, till exempel att göra fossila bränslen dyrare och att bygga ut elnät och laddinfrastruktur.

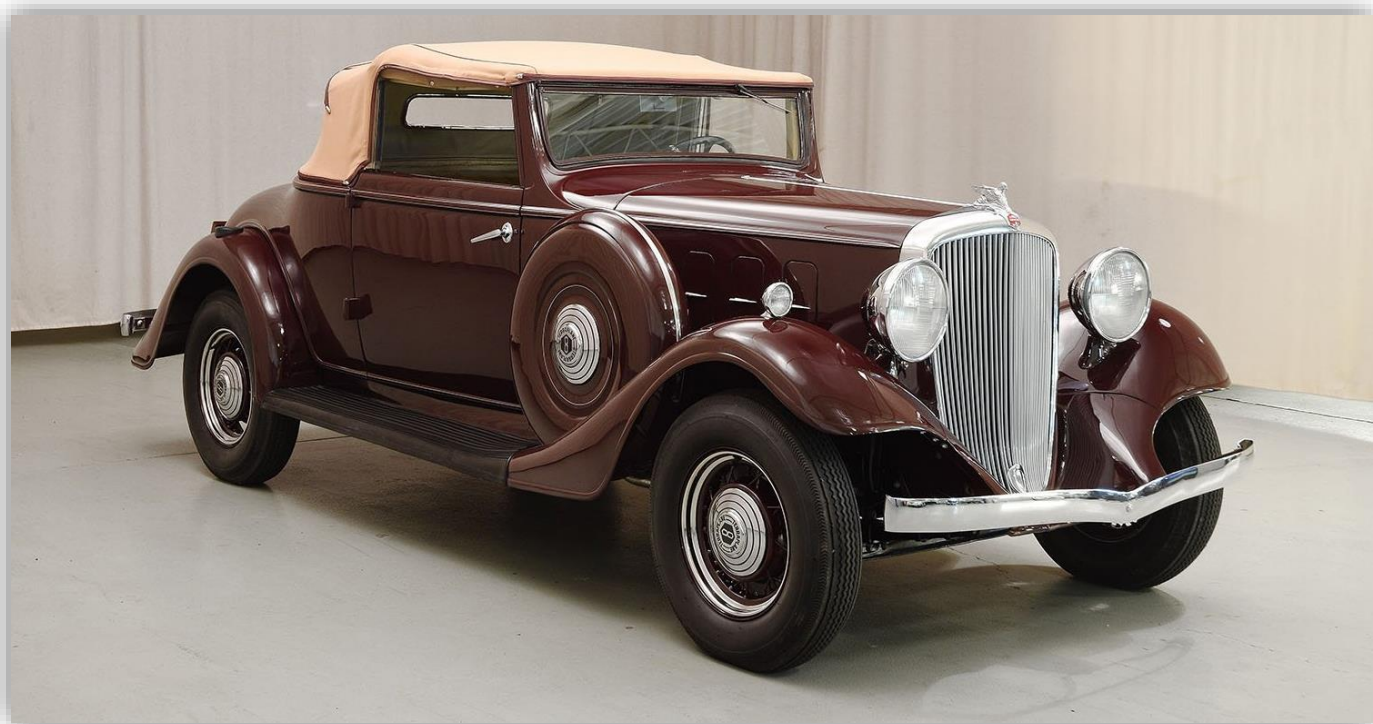


”Om inte detta lyckas finns inte Scania mer”

Scania satsar allt på ellastbilar och det finns ingen återvändo. Så ska Scania tiodubbla försäljningen av ellastbilar och -bussar på bara ett och ett halvt år.

14. Essex Terraplane 8 Rumble Seat Roadster 1933

Essex Motor Company var en liten tillverkare av prisvärda bilar som debuterade 1918 men bara varade som en fristående tillverkare fram till 1922.



FILM: <https://youtu.be/036PdQcOWak?t=30>

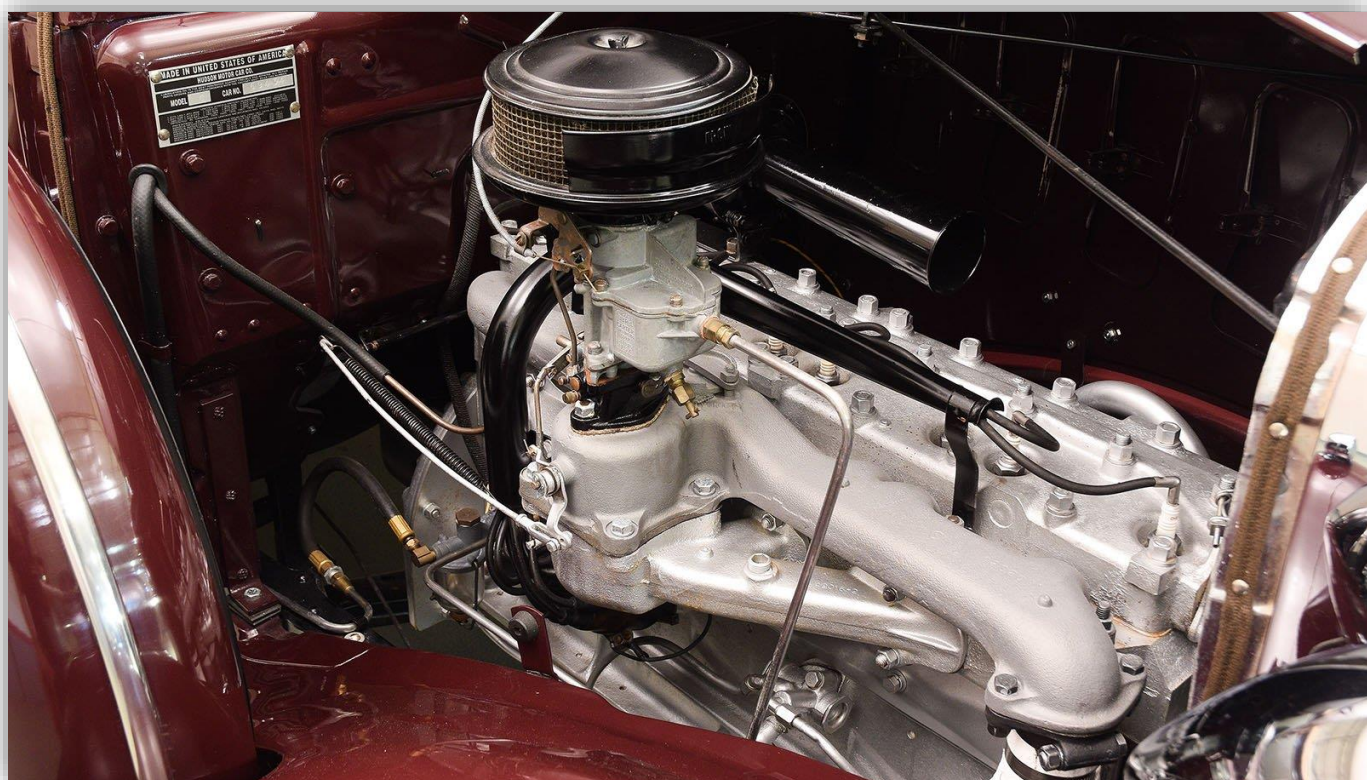
Samma år upplöste deras moderbolag, Hudson, Essex som en separat enhet och omgrupperade varumärket till att bli en junior produktlinje av Hudson-märket. Detta arrangemang varade fram till ungefär 1932, då modellen döptes till "Essex-Terraplane", en ordlek som efterliknade "aeroplane". År 1934 hade Hudson helt och hållet övergett namnet Essex och de yngre modellerna fortsatte att kallas Terraplanes.

Även om det var ett relativt kortlivat märke, fick Essex-bilarna ett rykte om sig att vara prisvärda men välbyggda och med stark prestanda tack vare tillgängliga sex- och åttacylindriga motorer. De var bland de första tillverkarna som byggde prisvärda helt slutna bilar, en karossstil som vanligtvis var reserverad för exklusiva lyxbilar. De var också pionjärer när det gällde att använda varningsljus på instrumentbrädan 1932, som ersättning för mätare. Tyvärr innebar de ekonomiska förhållandena på 1930-talet att det fanns mycket lite utrymme på marknaden för små tillverkare, och Terraplane, tillsammans med dess Essex-arv, övergavs när Hudson kämpade för överlevnad.

På sin tid trodde man att Essex **Terraplane** hade det bästa effekt/vikt-förhållandet av alla andra amerikanska bilar på marknaden. Den blev förstahandsvalet för gangsters som John Dillinger och "Baby Face" Nelson eftersom den erbjöd förvånansvärt stark prestanda förpackad i ett relativt diskret paket. Men vi är ganska säkra på att historiens ökända gangster inte körde något liknande: denna förtjusande Essex Terraplane Roadster från 1933 - den skulle ha väckt alldeles för mycket uppmärksamhet.



Detta mycket eftertraktade åttacylindriga exemplar har en attraktiv och sällsynt roadsterkaross. Vid första anblicken är det svårt att föreställa sig detta som en instegsbil eftersom den har dubbla slutna sidomonterade reservdelar, en härlig instrumentbräda i trä, ett mullrande säte och naturligtvis en åtråvärd 8-cylindrig Hudson-motor. Vårt exemplar har totalrenoverats till en mycket bra, ärlig standard och presenteras mycket snyggt i rödbrunt med en brun topp och brun inredning. Den vackra grillen flankeras av ett par mycket fina riktiga Stabilight-strålkastare. Kromlisten är väldigt fin runt om, med bra passform på alla lister och detaljer. Det fantastiska utseendet kompletteras med whitewall-däck på målade tråd-hjul med kromade skönhetsringar och lock.





Tillsammans med kosmetikan har drivlinan återställts till en mycket solid och fullt användbar standard. Kraften skickas till bakhjulen via en 3-växlad manuell växellåda som är enkel att använda, via golvväxelspaken. Den är utrustad med vakuumtorkare och upprullningsbara fönster om du skulle fastna i vädret när du är ute på vägen. Mekaniken, lacken och karossen har alla restaurerats till en mycket bra nivå, lämplig för en rolig och användbar bil som är mycket väl lämpad för touring. Denna Essex Terraplane roadster är söt, rolig och mycket sällsynt. Den är redo för njutning och är ett säkert kort för att sticka ut mot världens Fords och Chevys. Tack vare den fantastiska 8-cylindriga motorn är den mer än kapabel att lämna dem i dammet också.





Roger Warolin